TREŚĆ:

KONIECZNOŚĆ DALSZYCH INWESTYCYJ W PORCIE GDYŃSKIM 5
Aleksander L. Szulc — HALE TARGOWE JAKO OŚRODEK HANDLU SPOŻYWCZEGO W GDYNI 7
Klt — DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W R. 1936 9

WIADOMOŚCI Z GDYNI
Posiedzenie sekcji przemysłowej Izby 10
Posiedzenie Komisji Morskiej 11
Posiedzenie Regionalnego Komitetu Przywozowego przy Izbie 11
Konferencja prasowa w Izbie 11
Inwestycje w porcie gdyńskim w roku 1936 11
Zamorski ruch pasażerów w porcie gdyńskim w roku 1936 12
Praca urządzeń przeładunkowych w porcie w grudniu 1936 r. 12
Nowa linia regularna z Gdyni do Indyj Brytyjskich 12
Zwiększenie częstotliwości odjazdów na liniach Żeglugi Polskiej do Rotterdamu i Antwerpii 13
Podwyższenie taryfy przewozowej morskiej z Gdyni do portów Wschodniej Szwecji . . 13
Ciekawy statek w porcie gdyńskim 13
Ruch budowlany w Gdyni w IV kwart. 1936 r. 13
Nowe władze Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu 14

WIADOMOŚCI MORSKIE
Ruch statków w porcie Rotterdamu w 1936 r. 14
Wzrost ruchu statków w Hamburgu w r. 1936 14
Ruch statków w Kopenhadze w r. 1936 15
Kopenhaga, jako port turystyczny w r. 1936 15
Francuskie subwencje morskie na rok 1937 15
Większe statki na linii le Havre — Gdynia w roku 1937 15
Zebranie Międzynarodow. Komitetu Morskiego 15
Zwyżka frachtów drzewnych 15

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE
Wykaz kontyngentów przywozowych regionalnych 16
Przepisy o fakturach konsularnych w Stanach Zjednoczonych A. P. 16
Import wyrobów cukierniczych do Stanów Zjednoczonych A. P. 16
Możliwości zbytu papieru w Anglii 17
Zmiany przepisów celnych i dewizowych, zanotowane przez P. I. E. w okresie od 7 do 17 stycznia 1937 r. 17

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE
Firmy zagraniczne, poszukujące kontaktu z eksporterami polskimi 18

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU
Sytuacja na rynku śledzi solonych 19
Sposób ustalania cen na szproty świeże . . . 19
Notowania cen na śledzie solone importowane oraz z polskich połowów 19

WYSTAWY I TARGI
Wystawa prób i wzorów produkcji polskiej w Szwecji 21
Udział Polski w Targach Kolumbijskich . . . 21

GDYŃSKI RYNEK OWOCOWO-KOLONIALNY

Kronika:
Obciążenia przy imporcie kawy i herbaty 22
Jakie przydziały na kawę i herbatę otrzymały firmy gdyńskie w r. 1936 22
Nowy transport kawy 22
Zapasy pomarańcz w Gdyni 22
Ostatnie transporty owoców 22
Oczekiwane transporty pomarańcz 22
Ceny pomarańcz palestyńskich 22
Sytuacja na rynku owocowym 23
Sytuacja na gdyńskim rynku towarów kolonialnych 23
Transakcje na gdyńskim rynku owocowym 23

Kronika zagraniczna:
Włochy 24
Egipt 24

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. **Leon Godlewski.**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VI | GDYNIA, 30 stycznia 1937 r. | NR 2

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Konieczność dalszych inwestycyj w porcie gdyńskim

Wzmagający się ruch towarowy w porcie gdyńskim w ciągu ostatnich dwóch miesięcy ubiegłego roku uwydatnił z całą dobitnością, że port, jako ośrodek przeładunku i ekspedycji towarów w handlu zamorskim Polski nie może być uważany za aparat dostatecznie rozbudowany. Ponieważ stoimy wobec zjawisk, wskazujących raczej na tendencje wzrostu obrotów w polskim handlu zagranicznym i ponieważ handel ten już w przytłaczającej części kierowany jest drogą morską, przystosowanie aparatu portowego do wykonywania stawianych mu zadań jest zagadnieniem wagi pierwszorzędnej nie tylko z punktu widzenia, jeśli wolno użyć tego wyrazu, lokalnego patriotyzmu Gdyni, lecz i z punktu widzenia szerokich interesów państwowych.

Zjawisko przeciążenia aparatu portowego w Gdyni, którego byliśmy ostatnio świadkami, dowodzi z całą wyrazistością, iż mniemanie o zakończeniu już głównego etapu budowy i przystosowania portu do technicznej obsługi handlu zamorskiego Polski wytrzymało próbę życiową tylko na niezmiernie krótki okres czasu. Jeżeli w ciągu ostatnich lat kładło się wielki nacisk na konieczność pracy w kierunku uprzemysłowienia i uhandlowienia portu, to obecnie konieczność wysiłków w tych dwóch dziedzinach nie powinna w żadnym razie zasłaniać zagadnienia co najmniej równej, jeśli nie większej wagi, rozbudowy technicznej aparatu portowego. Bo istotnie, gdy teraz przy nikłych rozmiarach gdyńskiego handlu w porcie i przy jeszcze niklejszych rozmiarach przemysłu, opierającego swą działalność o specyficzne warunki, jakie mu daje port morski, aparat portowy pod względem techniki obsługi obrotów może zawieść z powodu braków w wyposażeniu, to jakie mogą być widoki na dostateczność obsługi tych nieodłącznych dziedzin pełnego gospodarczego rozwoju każdego portu w dodatku jeszcze przy wzrastających wymaganiach obrotów handlu zagranicznego całego państwa?

Nabrzeża, dźwigi, magazyny portowe, oraz odpowiednio rozbudowana sieć kolejowa są tymi składnikami technicznej obsługi portu, których harmonijna współpraca i należyte wzajemne dostosowanie są jedynie zdolne zabezpieczyć normalne i sprawne funkcjonowanie portu. Jak się te składniki przedstawiają w porcie gdyńskim?

A więc w pierwszym rzędzie nabrzeża. Poza drobnicą, przewożoną statkami linij regularnych, zaś z towarów masowych poza węglem, przeładunek którego korzysta w porcie gdyńskim z odrębnych urządzeń — pozostałe towary masowe posiadają w Gdyni dwa miejsca przeładunkowe: towary sypkie w imporcie (ruda, fosforyty, piryty etc.) — część nabrzeża Szwedzkiego, zaś wszystkie inne — nabrzeże Holenderskie. Tymi innymi towarami są: złom, żelazo, szyny kolejowe, rury, nawozy azotowe, saletra, sole potasowe, kostka brukowa i pak smołowy. Nawet wówczas, kiedy towary te przewożone są statkami linij regularnych — przeładunek ich najczęściej odbywa się nie pod magazynami, a na nabrzeżu Holenderskim. Przeładunek tych towarów, a w szczególności złomu, na nabrzeżach drobnicowych uważać należy za anomalię; zresztą ostatnio, w związku ze wzrostem obrotów drobnicą, przeładunek ich na nabrzeżach drobnico-

wych ustaje. Obserwowany ostatnio w Gdyni wzrost obrotów portowych przypada przede wszystkim właśnie na towary masowe, z wyłączeniem węgla oraz towarów sypkich w imporcie. W 1935 roku przeładowano ca 492.000 ton towarów tej grupy, a w 1936 roku — ca 644.000 ton. Stanowi to wzrost o 31%. Nabrzeże Holenderskie, posiadające długość 400 m, może obsłużyć normalnie, uwzględniając pomoc nabrzeży drobnicowych, ok. 500.000 ton towarów, czyli ilość odpowiadającą przeładunkowi 1935 r. Wzrost w 1936 roku obrotów do 644.000 ton spowodował poważne trudności przeładunkowe i pociągnął za sobą straty przedsiębiorstw przeładunkowych.

Aby należycie obsłużyć wzmagające się obroty, trzebaby podwoić ilość nabrzeży tego typu co Holenderskie. To jednak nie wystarczy, gdyż nabrzeże Holenderskie służy obecnie nie tylko dla przeładunku towarów masowych, lecz również dla innych celów, jako jedyne obok nabrzeża Francuskiego głębokie nabrzeże w porcie. Statki o dużym zanurzeniu, których do portu gdyńskiego zawija coraz więcej, volens nolens muszą być stawiane przy nabrzeżu Holenderskim nawet dla przeładunku drobnicy lub dla bunkrowania. Z 400 metrów nabrzeża Holenderskiego prawie stale zajęte jest na te cele 100—150 m. Dlatego właśnie niestarczy 400 m nowych nabrzeży tego typu jak Holenderskie, a potrzeba 500—600 m. Potrzebę tę dałoby się zaspokoić przez całkowite wyposażenie nabrzeża Czechosłowackiego (260 m), przede wszystkim zaś przez przedłużenie Mola Pasażerskiego. W projektach przewidywano przedłużenie tego mola o 300 m. Zważywszy jednak, że w porcie będą coraz to bardziej potrzebne nabrzeża głębokie, co obecnie jest praktycznie możliwe do osiągnięcia jedynie w awanporcie — należałoby nabrzeże Holenderskie przedłużyć tyle co się da — tym bardziej, że za rok stanie się paląca potrzeba przedłużenia także nabrzeża Francuskiego, a to w związku z rozbudową Tow. „Gdynia — Ameryka", a w szczególności linii południowo - amerykańskiej tego towarzystwa.

Koniecznym jest również odpowiednie przystosowanie i wyznaczenie nabrzeża dla masowych towarów sypkich. Chodzi tu o przeładunek rud, pirytów, fosforytów etc., do czego Gdynia, jak wiadomo, nie jest przystosowana, w odróżnieniu od Gdańska, który posiada urządzenia pierwszorzędne. Brak w Gdyni dźwigu dla rudy, był powodem kierowania importu tego artykułu do Gdańska. Taki stan rzeczy mógł jednak istnieć jedynie tak długo, jak długo w hutnictwie naszym i czechosłowackim oraz w przemyśle superfosfatowym był zastój, trwający od 1930 roku. Jednak w 1936 roku nastąpiło ożywienie. Przez Gdańsk i przez Gdynię łącznie w 1936 r. sprowadzono przeszło 800.000 ton rud, fosforytów i pirytów. Były okresy, w których doskonałe urządzenia gdańskie były przeciążone pracą. Tym po części należy tłumaczyć, że w Gdyni. pomimo niedostateczności urządzeń gdyńskich, przeładunek rud, fosforytów etc. w 1936 roku wzrósł w stosunku do 1935 r. z 215.000 ton na 282.000 ton. Tak przedstawiający się stan rzeczy wymaga nowych inwestycyj, przede wszystkim zaś budowy dźwigów dla przeładunku rud i to równie dobrze w Gdańsku, jak w Gdyni. Wydaje się oczywistym, że inwestycje te właśnie w Gdyni są nieodzowne, tym bardziej, że dzisiaj przymusowy stan przeładowywania i umieszczania rud w Gdyni na węglowym nabrzeżu Szwedzkim szkodzi węglowi, a w dodatku tutaj właśnie znajdują się jedyne rezerwy dla urządzeń węglowych. Jest to istotny moment, gdyż można się spodziewać w przeciągu 1937 r. wzrostu koniunktury i w eksporcie węglowym.

Wreszcie istnieje nieodzowna potrzeba pogłębienia nabrzeży węglowych, gdyż tonaż i zagłębienie statków węglowych wzrasta i nie będą one mogły przybijać do nabrzeży węglowych z tego powodu, że głębokości są tu dziś za małe.

Przechodząc do zagadnienia dźwigów, stwierdzić również należy, że wykorzystanie tych nieodzownych dla przeładunku towarów urządzeń portowych w Gdyni jest tak intensywne, jak może w żadnym innym porcie. Z liczb raportów miesięcznych widać, że zdolność pracy dźwigów wykorzystana jest z reguły ponad 100%, ze stałą tendencją wzrostu z miesiąca na miesiąc.

W tych warunkach oczywistym się staje, że przy niedostatecznej długości nabrzeży, możność obsługi statków, zawijających do portu, w więcej niż normalnym stopniu zależna jest od sprawności funkcjonowania odpowiedniej ilości dźwigów portowych. Tak intensywne wykorzystywanie dźwigów, jak to ma miejsce w Gdyni, nie jest do pomyślenia na dłuższą metę bez ryzyka ich przedwczesnego zużycia, a przez to możliwości powstawania coraz częstszych defektów w funkcjonowaniu. Według opinii sfer kompetentnych dla należytego obsłużenia istniejących i rozbudowanych wedle wyżej wyszczególnionego planu nabrzeży, potrzebnym byłoby co najmniej 50 dźwigów, a poza tym zainstalowanie kompleksu urządzeń dla przeładunku masowych towarów sypkich.

Nader poważnie przedstawia się również sprawa magazynów portowych, zwłaszcza magazynów manipulacyjnych nabrzeżnych. Stopień wykorzystania tych magazynów w Gdyni od dawna stanowił rekord swego rodzaju. Jest to rekord smutny, kryjący w sobie niebezpieczeństwo zahamowania tych lub innych operacyj w porcie, opartych o magazynowanie towarów, a więc przekreślenie wysiłków stworzenia składów konsygnacyjnych, handlu

danym towarem etc. Konkretne braki magazynowe w Gdyni zahamowały już rozwijający się pomyślnie handel skórami surowymi. Kawa, kakao, owoce nie mają dziś równie dobrych warunków składowania. Zatłoczenie magazynów powoduje nie tylko podrożenie wszelkich manipulacyj, lecz jest także powodem mank, uszkodzenia towarów (np. wskutek nadmiernie wysokiego sztamplowania) itp. Port gdyński posiada obecnie ok. 90.000 m kwadr. powierzchni składowej w magazynach nabrzeżnych ogólnego użytku. Zważywszy, że wszystkie te magazyny są wykorzystywane mniej więcej dwa razy intensywniej, niż normalnie ma to miejsce w innych portach, a w dodatku biorąc pod uwagę spodziewany w roku 1937 dalszy wzrost obrotów drobnicowych — trzebaby ilość magazynów nabrzeżnych co najmniej podwoić. To niestety nie da się osiągnąć — choćby dlatego, że nie ma dostatecznej ilości gotowych nabrzeży. Jedyne nabrzeże gotowe do rozbudowy — to nabrzeże Rumuńskie. Jeżeli zabuduje się je całkowicie w jednym poziomie, osiągnie się zaledwie ok. 30.000 m użytkowej powierzchni składowej. Zabudowa całego nabrzeża Rumuńskiego stanowić powinna program minimum inwestycyj magazynowych na 1937 rok. Będzie to odpowiadało $1/3$ istotnych potrzeb w tej dziedzinie. Oczywiście nabrzeże Rumuńskie musi być zabudowane jednolicie, przy czym ze względu na wyżej wymieniony brak gotowych dalszych nabrzeży do zabudowy — należy na nabrzeżu Rumuńskim budować magazyny piętrowe, zresztą praktyczne także z wielu innych względów. Gdyby nie było możności budowania odrazu magazynów piętrowych, to magazyny parterowe winny być budowane w ten sposób, żeby można było je potem nadbudować.

Specyficzne i nader skomplikowane zagadnienie obsługi portu odpowiednią siecią kolejową stanowiło i stanowi obecnie więcej niż kiedykolwiek przedmiot poważnej troski. Oddawna uznane za konieczne inwestycje w tym zakresie nie są realizowane w należytym tempie. Tymczasem takie inwestycje, jak rozbudowa parku węglowego oraz parku złomowego, ułożenie kolejowego wachlarza segregacyjnego dla drobnicy, ułożenie torów dla mycia wagonów, ułożenie torów dla bezpośredniego wyciągania wagonów węglowych z nabrzeża Szwedzkiego, utworzenie oddzielnego dojazdu do portu rybackiego i inne stanowią warunek normalnego ruchu kolejowego w porcie. Zaniedbania pod tym względem grozić mogą poważnymi komplikacjami z powodu t. zw. zakorkowania ruchu w porcie. Nie trzeba chyba dodawać, że mankamenty w obsłudze kolejowej powodują poważne straty przy manipulacjach przeładunkowych na statki i ze statków, a w konsekwencji w znacznym stopniu decydują o atrakcyjności portu dla ruchu w nim statków.

24-godzinne bez przerwy funkcjonowanie portu, jak to ma miejsce w Gdyni, w odróżnieniu od przytłaczającej ilości innych portów, przyczynia się oczywiście do intensyfikacji ruchu w porcie, a nawet, powiedzieć należy jedynie umożliwia jego funkcjonowanie w obecnych warunkach. Niemniej liczyć się należy z tym, że podobny stan rzeczy wpływa na podrożenie manipulacyj przeładunkowych, a również obniżać może jakość wykonywanej w porze nocnej pracy.

Wszystkie uwagi powyższe odnoszące się do inwestycyj najniezbędniejszych uzasadniają w zupełności stanowisko, zajęte w październiku z. r. przez Radę Portu Gdyńskiego w odniesieniu do 4-letniego planu inwestycyjnego, oszacowanego finansowo na 67.265.000 złotych, przy czym z sumy tej miały być pokryte również inwestycje, dotyczące szerszego planu rozbudowy portu, jak budowa kanału przemysłowego i inne. Niestety, plan ten, opracowany w porozumieniu ze sferami gospodarczymi, pracującymi w porcie, jak słychać nie ma szans realizacji z powodu bardzo znacznego zredukowania wymaganych na to funduszów. Jeśli redukcje te w pełnej mierze zostaną utrzymane, to istnieje uzasadniona obawa, że port gdyński, stanowiący poważny dorobek gospodarczy Państwa, z powodu technicznej niemożliwości całkowitego wywiązywania się ze swych zadań, może zacząć już w niedalekiej przyszłości tracić to miejsce w życiu gospodarczym Państwa, jakie mu zostało wyznaczone, a to z powodu niedotrzymania tempa w obsłudze wzmagających się obrotów handlu zamorskiego Polski.

Hale Targowe jako ośrodek handlu spożywczego w Gdyni

W chwili obecnej jesteśmy świadkami realizacji nowego etapu w budowie urządzeń wielkomiejskich Gdyni. Jedną z najważniejszych inwestycyj, wykonywaną od września r. ub., są Hale Targowe w Gdyni. Mają one być wykończone i oddane do użytku już z początkiem sierpnia r. b. Toteż jest obecnie na czasie bliższe rozpatrzenie szeregu momentów, dotyczących tej inwestycji miejskiej o charakterze użyteczności publicznej, której brak od dawna odczuwa rozrastająca się Gdynia.

Budujące się Hale Targowe staną u zbiegu ulic Jana z Kolna, Trzeciego Maja i Mościckich, czyli w punkcie centralnym miasta, przylegającym do terenów portu. Poza tym teren Hal jest położony w bezpośrednim sąsiedztwie z projektowaną przez P. K. P. miejską stacją towarową. Dzięki temu też kondygnacja piwniczna jednej z hal zostanie połączona tunelem pod ul. Jana z Kolna z bocznicami kolejowymi na obecnym terenie portu i umożliwi najkrótszą dostawę nadchodzących towarów z wagonów kolejowych wprost na teren Hal.

Obecne stadium budowy przewiduje powstanie hali głównej dla jarzyn, owoców i nabiału, bezpośrednio złączonej z poprzednią — hali mięsnej, oraz hali rybnej, przy czym ogólna powierzchnia dwóch kondygnacyj, parterowej i piwnicznej, ma wynosić blisko 10.500 m. kw. Ponadto w najbliższej przyszłości projektowana jest budowa domu administracyjnego, w dalszej zaś — bloku mieszkalnego oraz bloku dla sklepów i biur.

Spośród wewnętrznych urządzeń Hal zasługują na wzmiankę projektowane przewiewnie dla warzyw i owoców, basen dla świeżych ryb, oraz — co najważniejsze — cały szereg komór chłodzonych o różnych stałych temperaturach, specjalnie dostosowanych do przechowywania artykułów. ulegających łatwemu zepsuciu.

Pierwsze Hale Targowe w Gdyni staną się w przyszłości halami centralnymi, któreześrodkują wyłącznie handel hurtowy artykułami spożywczymi. Natomiast w kilku dzielnicach miasta mają powstać hale targowe dla handlu detalicznego. Jedynie do czasu ich wybudowania do Centralnych Hal Targowych będą dopuszczone przedsiębiorstwa handlu detalicznego.

Jak z powyższych ogólnych informacyj wynika, budujące się w szybkim tempie Centralne Hale Targowe, a w przyszłości również — dzielnicowe hale detaliczne, staną się ważnym czynnikiem gospodarczym w rozwoju Gdyni. Ale nie tylko — w rozwoju samego miasta. Ze względu na źródła dostawy, będą one posiadały swoje znaczenie dla bliższego i dalszego zaplecza, oraz dla zaopatrywania statków w porcie.

Przesłanki gospodarcze, na których została zbudowana koncepcja Hal Targowych. dadzą się ująć w następujące grupy.

W pierwszym rzędzie z punktu widzenia interesów samego miasta i jego ludności Hale Targowe mają się przyczynić do ustalania się cen na gospodarczo usprawiedliwionym poziomie przez wyłączenie zbędnego pośrednictwa, przez potanienie kosztów przeładunku i transportu oraz przez wyzyskanie możliwości magazynowania na terenie Hal. Przechowywanie potencjalnej podaży artykułów spożywczych ma umożliwić ponadto równomierną obsługę zapotrzebowania miejscowego rynku i ma stanowić zabezpieczenie kupiectwa przed stratami, jakie wynikają z nadwyżek towarów niesprzedanych.

Zainteresowanie zaplecza, będącego dostawcą artykułów spożywczych dla Gdyni, ma się streścić przede wszystkim w możności orientowania się w zapotrzebowaniu miejscowego rynku, dzięki skoncentrowaniu obrotów hurtowych w Halach, które dla zaplecza staną się barometrem bieżącej koniunktury zbytu.

Wreszcie, dla handlu shipchandlerskiego w dziale artykułów spożywczych, Hale mają umożliwić przechowywanie towarów spożywczych, mająześrodkować źródła zakupów oraz zabezpieczyć właściwą i zestandaryzowaną jakość.

Wszystkie wymienione założenia, niewątpliwie w istocie swej słuszne, napotkają w praktyce niejedną trudność i niejednej prawdopodobnie ulegną korektywie w przyszłej realizacji.

W stosunku do przewidywanego potanienia artykułów z pewnością czynnikiem dodatnio działającym będzie korzystanie z organizacji i urządzeń Hal, oraz wynikające z tego usprawnienie i uporządkowanie handlu spożywczego. Jednakowoż nie da się zapoznać również kosztów korzystania z Hal, które będą w stosunku do bardziej pierwotnej, jak np. obecnie na targowisku w Gdyni, formy sprzedaży stanowiły czynnik, działający w kierunku odwrotnym. Moment ten zresztą będzie mógł być w pewnym stopniu neutralizowany przez politykę miasta w dziedzinie administracji Hal, która może być równie dobrze prowadzona z uwzględnieniem normalnej rentowności kupieckiej, jak też — przy stosowaniu zasad funkcjonowania zakładów użyteczności publicznej.

Co się tyczy roli Hal Targowych, jako mierników popytu rynku gdyńskiego, to sprawne wywiązywanie się z tego zadania również może napotkać na trudności. Aby obroty Hal i przeciętnie kształtujące się ceny mogły stanowić pewną wskazówkę orientacyjną dla dostawców, muszą być te dane podawane do wiadomości zainteresowanych na podstawie dokonywanych transakcyj, które jednak, zgodnie z obowiązującymi ustawami, stanowią tajemnicę firmową. Wydaje się, że dobrą formą organizacyjną dla spełniania tych zadań byłyby aukcje dla niektórych artykułów, będących przedmiotem obrotów Hal Targowych. Aukcje mogłyby spełnić znakomicie rolę regulatorów podaży np. warzyw, które w pewnych okresach zwłaszcza letnich nadchodzą do Gdyni w nadmiarze i są sprzedawane ze stratą dla producentów i kupców. w innych znowuż — w niedostatecznej ilości i powodują nadmierną zwyżkę cen. Niewątpliwie chłodnie i przewiewnie, które zresztą w stosunku do warzyw są przewidziane jedynie dla krótkoterminowego składowania. są

powołane w pewnej mierze do usuwania tych dysproporcyj. Jednakowoż korzystanie z nich zawsze będzie połączone z dodatkowymi kosztami, i stan nagromadzonych zapasów, czyli potencjalna podaż, nie będzie znana zainteresowanym stronom i tym samym nie będzie mogła stanowić materiału orientacyjnego dla dostawców, zwłaszcza, że ci ostatni mają pochodzić również z dalej położonych połaci zaplecza gdyńskiego. Hale Targowe, jako ośrodek dyspozycyjny handlu hurtowego wielkiego miasta portowego i jako miejsce stykania się producentów, hurtowników i detalistów, najbardziej są predystynowane do spełniania zadań aukcyjnych.

W związku z organizacją Hal powstaje wątpliwość, czy przewidywane dopuszczenie drobnych rolników i właścicieli ogródków podmiejskich, t. zw. koszykarzy, do bezpośredniej sprzedaży konsumentom, nie spowoduje pewnej dezorganizacji cen ze szkoda dla zawodowych kupców, obciążonych stałymi opłatami za stoiska oraz płacących regularne podatki, które mają za podstawę bardziej uchwytne obroty. Za dopuszczeniem koszykarzy tymczasowo do Centralnych Hal Targowych, a po wybudowaniu sieci hal dzielnicowych — do tych ostatnich, niewątpliwie przemawiają względy polityki społecznej. — Nie należy jednak zapominać, że dopuszczenie t. zw. koszykarzy wprowadzi pewne elementy ujemne w organizacji handlu, bowiem koszykarze, zamieszkujący na terenie Gdyni lub w najbliższej okolicy, będą korzystali z dodatkowej renty, której będą pozbawieni, ze względu na koszty transportu, mieszkańcy odleglejszych okolic. Również mieć należy na uwadze, że do zadań handlu, należy przeprowadzanie selekcji towaru, czego w każdym razie drobny producent spełnić nie jest w stanie.

Skoncentrowanie w Halach zarówno handlu hurtowego, jak i detalicznego, który ma być wprawdzie prowadzony w ograniczonych godzinach dnia, nastręczy niedogodności, które zostaną usunięte dopiero z chwilą uruchomienia wspomnianych hal dzielnicowych.

W odniesieniu do zaopatrywania w żywność obiektów Hale będą mogły odegrać wielką rolę, przyczyniając się do jego rozwoju, do rozmiarów, na jakie ilość zawijających statków i znaczenie portu od dawna zasługuje i usprawiedliwia. Istnienie bowiem Hal Targowych ułatwi to zaopatrywanie nie tylko w firmach ściśle shipchandlerskich, lecz i w innych, dokonywujących transakcje handlowe w Halach i mogących zadowolić swym towarem tak pod względem jakości jak i ceny odbiorcę zagranicznego.

Pragnąc sformułować ogólny postulat w odniesieniu do Centralnych Hal Targowych, wystarczy powtórzyć tezę Kolegium Ekonomistów Morskich w Gdyni, które przed niedawnym czasem ją przyjęło w wyniku zapoznania się z zagadnieniem Hal. Teza ta zawiera stwierdzenie, że Centralne Hale Targowe w Gdyni winny stać się ośrodkiem dyspozycyjnym dla handlu hurtowego w dziale krajowych produktów spożywczych, który będzie kształtował obroty, jakość i ceny z pożytkiem dla aprowizacji wszystkich warstw ludności miasta, zawijających do portu statków, producentów polskich oraz zainteresowanego kupiectwa. *Aleksander L. Szulc K.E.M.*

Działalność polskiej floty handlowej w r. 1936.

Rok 1933 był rokiem najmniejszych przewozów polskiej floty handlowej: ale już następnego roku przewieziono więcej i z każdym rokiem przyrost zwiększał się, co widać z następującej tabelki:

Przewieziono:

1933	861.340	ton metrycznych
1934	962.567	„ „
1935	1.196.190	„ „
1936	1.397.337,5	„ „

Rok 1936 wyraźnie stał pod znakiem regularnych linij, których przewozy wzrosły w liczbach względnych i bezwzględnych znacznie więcej niż przewozy trampów. Oto porównanie z 2 latami poprzednimi.

Przewieziono na liniach regularnych na trampach:

1934	298.214 t.	664.153 t.
1935	346.035 t.	850.155 t.
1936	478.403 t.	918.934,5 t.

Liczby te będą jeszcze więcej przekonywujące, gdy się weźmie pod uwagę, że s/s „Wisła" i s/s „Kraków" Żeglugi Polskiej zasiliły swymi przewozami statystykę trampów, mimo, że statki te były zafrachtowane do żeglugi liniowej.

Pomiędzy poszczególne towarzystwa żeglugi przewozy podzieliły się w porównywanych 2 latach jak następuje:

	r. 1935	r. 1936	
Żegluga Polska	614.228	761.434	t.
Polsko - Brytyjskie Tow. Okrętowe	91.268	109.317	t.
Gdynia — Ameryka, Linie Żeglugowe	33.127	55.005	t.
Polsko-Skandynawskie Tow. Transportowe	457.567	471.581,5	t.

Wzrost ruchu w grupie liniowej Żeglugi Polskiej S. A. wyraził się w 41,7 procentach, w grupie jej trampów w 14 proc.

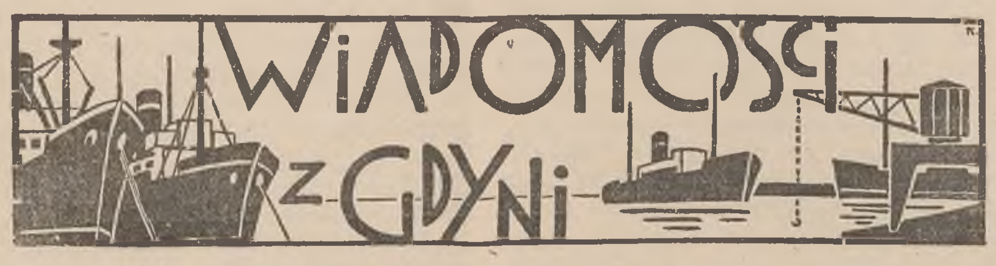
Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe S. A. jak i w poprzednim roku wykazała największy względny wzrost przewozów. Pasażerów towarzystwo to przewiozło na liniach

północno- i południowo-amerykańskiej 17.339 z- i do Gdyni, nie licząc wycieczek.

Polskie Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe wykazało również wysoki wzrost ruchu o 20 proc.

Dane te są prowizoryczne. W następnym numerze damy omówienie pracy w 1936 roku poszczególnych towarzystw.

Nadmienić jeszcze należy, że w roku sprawozdawczym podniesiono banderę polską na 2 motorowcach m/s „Batory" i m/s „Lewant".



POSIEDZENIE SEKCJI PRZEMYSŁOWEJ IZBY

W dniu 22 stycznia 1937 r. odbyło się w Bydgoszczy, pod przewodnictwem Wiceprezesa Izby dr. K. Kasperowicza, posiedzenie Sekcji Przemysłowej Izby, poświęcone analizie sytuacji tych gałęzi przemysłu w okręgu izbowym, które nie wykazują poprawy.

Do gałęzi tych należą: przemysł drzewny (tartaczny), przemysł młynarski i przemysł browarniczy. Obszerne referaty o sytuacji w przemyśle drzewnym wygłosił Radca Kubica, w przemyśle młynarskim Radca Rychter i w przemyśle browarniczym p. Naganowski.

Na położenie przemysłu drzewnego ujemnie wpłynął poważny, dochodzący do 30% wzrost cen surowca drzewnego, wzrost ten w konsekwencji spowodować musi również zwyżkę cen materiałów tartych. Odbije się to w sposób niekorzystny na sytuacji w przemyśle budowlanym. Poza tym zaznaczyć należy, że zwyżka cen materiałów drzewnych przewyższyła wzrost cen na większości rynków zagranicznych, utrudniając przemysłowi pomorskiemu zbyt m. in. na głównym rynku eksportu polskiego — w Anglii. Zbyt na rynku niemieckim, naturalnym rynku dla przemysłu drzewnego Pomorza, utrudniony jest niskim poziomem kontyngentów wywozowych do Niemiec.

Główną przyczyną niezadawalającego stanu przemysłu młynarskiego jest wadliwy układ taryf przewozowych na zboże, w wyniku którego młyny pomorskie są pozbawione możliwości zaopatrywania się w zboże w najbliższych okolicach, gdyż zboże to wywożone jest według taryf eksportowych do Gdańska, młyny zaś pomorskie zmuszone są sprowadzać zboże z dalszych okręgów Polski. Wobec znacznych kosztów transportu zboża młyny pomorskie, mimo wysokiego poziomu wyposażenia technicznego, napotykają na poważne trudności przy eksporcie mąki na rynki zagraniczne. Poza tym przemysł młynarski odczuwa brak kredytów obrotowych pod zabezpieczenie zbożem i mąką.

Jako na środek zaradczy w tak niepomyślnie kształtującej się sytuacji wskazał referent, Radca Rychter, na konieczność dążenia do ograniczenia eksportu zboża i zastąpienia go przez eksport mąki, poza tym postulatem przemysłu młynarskiego jest, aby mógł on zaopatrzyć się w węgiel i w worki po cenach eksportowych.

W przemyśle browarniczym sytuacja przedstawia się nader niepomyślnie. Główną przyczyną tego stanu jest stały spadek konsumpcji piwa, co ze swej strony powoduje spadek produkcji i minimalne wykorzystanie zdolności produkcyjnej browarów. Położenie pogarsza się z powodu bardzo wysokiego obciążenia produkcji świadczeniami publicznymi, które w roku ubiegłym sięgały 37,75% ceny sprzedażnej piwa. Poza tym przemysł browarniczy ponosi dotkliwe straty z powodu niezadawalającej wypłacalności odbiorców oraz z powodu zniszczenia opakowań. W tych warunkach konieczne są daleko idące środki zaradcze natury organizacyjnej w zakresie sprzedaży oraz ulgi w dziedzinie świadczeń publicznych.

Na zakończenie posiedzenia Dyrektor Izby dr Kulikowski zreferował projektowane zarządzenia o ulgach dla przemysłu, mających na celu podniesienie akcji inwestycyjnej w przemyśle. Sekcja Przemysłowa, po wysłuchaniu referatu, wypowiedziała się przeciw zamierzeniom ograniczenia ulg w zakresie budownictwa, wychodząc z tego założenia, że natężenie ruchu budowlanego w Gdyni i w innych miastach okręgu izbowego nie jest dostateczne, zwłaszcza w związku z tendencją ożywienia koniunktury ogólnej i zwróciła uwagę na fakt, że ożywienie w przemyśle budowlanym pociąga za sobą ożywienie w całym szeregu innych gałęzi. Poza tym Sekcja Przemysłowa, uważając ustawowe uregulowanie sprawy w zakresie ulg dla inwestycyj przemysłowych za celowe, wypowiedziała się za wprowadzeniem ulg ogólnych dla wszystkich gałęzi przemysłu.

POSIEDZENIE KOMISJI MORSKIEJ IZBY.

W dniu 21 stycznia odbyło się pod przewodnictwem Radcy J. Rummla posiedzenie Izbowej Komisji Morskiej.

Pierwszym punktem obrad Komisji było ustalenie list kandydatów na ławników do Izb Morskich w Gdyni I i II instancji.

Izby te, powołane do życia ustawą z dnia 18 marca 1935 roku, mają za zadanie przeprowadzanie dochodzeń i wydawanie orzeczeń w sprawach wypadków morskich, którym ulegają statki handlowe. Izby Morskie I i II instancji ustanowione są przy Sądzie Okręgowym w Gdyni, przy czym w obu izbach przewodniczy sędzia, mianowany przez Ministra Sprawiedliwości. Ławników spośród kandydatów przedstawionych przez Izbę Przemysłowo - Handlową w Gdyni mianuje Minister Przemysłu i Handlu. Skład Sądu Izby Morskiej I instancji stanowią: przewodniczący — sędzia, oraz 4 ławników, zaś II instancji sędzia i 6 ławników.

Lista kandydatów na ławników, którą ustaliła Komisja Morska, podzielona została na 3 kategorie; do pierwszej kategorii należą kapitanowie żeglugi wielkiej, do drugiej inżynierowie i mechanicy i wreszcie do trzeciej znawcy handlu morskiego oraz inni rzeczoznawcy.

W dalszym ciągu obrad Komisja przyjęła w ostatecznej redakcji przepisy, dotyczące stwierdzenia wagi i ustalania ilości towarów przez zaprzysiężonych przez Izbę kontrolerów wagi i ilości towarów. Przepisy te zostaną przedłożone do zatwierdzenia przez Prezydium Izby.

Po zaopiniowaniu wniosków o koncesje celne oraz o zaprzysiężenie nowych rzeczoznawców izbowych Komisja Morska przeprowadziła dyskusję nad sprawą procedury, jaką zastosowywać należy przy likwidowaniu zatargów powstałych w okręgu izbowym pomiędzy firmami, które zwrócą się do Izby o interwencję. Komisja Morska stanęła na tym stanowisku, że dążyć przede wszystkim należy do załatwienia sporów w drodze bezpośredniego porozumienia firm, a gdyby tego nie dało się osiągnąć, to w drodze sądownictwa polubownego przez wybór arbitrów z listy sędziów polubownych, ustalonych przez Izbę.

Na zakończenie swych obrad Komisja Morska wyłoniła ze swego grona specjalną podkomisję dla sformułowania wniosków w związku z przewidywanym opracowaniem ustawy o ulgach podatkowych dla przedsiębiorstw osiadłych w Gdyni.

POSIEDZENIA REGIONALNEGO KOMITETU PRZYWOZOWEGO PRZY IZBIE.

W dniu 19 stycznia odbyło się w Izbie Przemysłowo - Handlowej w Gdyni pierwsze posiedzenie Regionalnego Komitetu Przywozowego, powołanego do życia zarządzeniem Ministerstwa Przemysłu i Handlu z dnia 23 grudnia roku zeszłego dla podziału kontyngentów przywozowych regionalnych pomiędzy poszczególne firmy okręgu Izby.

Przewodnictwo Komitetu, w myśl wymienionego wyżej zarządzenia Ministerstwa Przemysłu i Handlu, powierzone zostało Dyrektorowi Izby dr. J. Kulikowskiemu, zastępcą jego jest Wicedyrektor M. Cieśliński.

Do Komitetu ponadto wchodzą dwaj przedstawiciele przemysłu, dwaj przedstawiciele handlu, i po jednym przedstawicielu rolnictwa i rzemiosła.

W pierwszym posiedzeniu Komitetu wziął udział Radca Ministerstwa Przemysłu i Handlu p. Światłowski.

Podzielone zostały kontyngenty na artykuły następujące: oliwa, śrut soja, pieprz, cynamon, konserwy rybne, rodzynki, pieprz i ziele angielskie, goździki, kwiat goździkowy, tkaniny wełniane i półwełniane, herbata, masło kakaowe, kalafonia, korzeń ryżowy, słoma ryżowa, piasawa.

Drugie posiedzenie Komitetu odbyło się w dniu 26 stycznia, przy czym dokonano podziału kontyngentów na tłuszcze dla przemysłu, wełnę i śrutę sojową z Norwegii.

KONFERENCJA PRASOWA W IZBIE.

W dniu 20. bm. przedstawiciele prasy gdyńskiej zaproszeni zostali przez Izbę Przemysłowo - Handlową w Gdyni na kolejną konferencję prasową.

Głównym tematem konferencji była przedstawiona przez Dyrektora Izby dr. J. Kulikowskiego sprawa utworzenia, na podstawie zarządzenia Ministerstwa Przemysłu i Handlu, regionalnych Komitetów Przywozowych przy Izbach Przemysłowo-Handlowych.

Po wymianie zdań na ten temat przedstawiciele prasy poruszyli w formie zapytań szereg aktualnych zagadnień gospodarczych z dziedziny spraw portowych m. in. sprawy uszczuplenia kredytów inwestycyjnych dla portu, dalszych losów Stoczni Gdyńskiej, koncesyj celnych, a dalej sprawę tegorocznych Targów Gdyńskich i t. p.

Na wszystkie zapytania udzielał odpowiedzi dyrektor Izby.

Następna konferencja prasowa na życzenie przedstawicieli prasy będzie poświęcona omówieniu zagadnień, dotyczących połączenia wolnej strefy w porcie oraz skutków dla portu gdyńskiego zawartego na początku stycznia br. porozumienia pomiędzy Polską a Gdańskiem w sprawie korzystania przez Polskę z portu gdańskiego.

INWESTYCJE W PORCIE GDYŃSKIM W ROKU 1936.

W przeciągu 1936 roku wykonano na terenie portu gdyńskiego następujące inwestycje:

W zakresie budowli morskich wybudowano 92 mb. nadwodnej konstrukcji na południowym odcinku falochronu wschodniego.

W dziale budowy ulic i dróg ułożono jezdni ulic i placów 16.700 m^2 i chodników betonowych 8.700 m^2.

W dziale wodociągów i kanalizacji wykonano sieci wodociągowej 1.470 mb., sieci kanalizacyjnej sanitarnej 310 mb. i sieci kanalizacyjnej deszczowej 1.070 mb.

W zakresie budownictwa naziemnego, tak kosztem Skarbu Państwa, jak i firm prywatnych wybudowano: magazyn bawełniany nr 9, dom biurowy w Strefie Wolnocłowej (w 70%), poczekalnię dla robotników w Strefie Wolnocłowej, garaże Urzędu Morskiego i mieszkania dla strażaków, warsztaty Urzędu Morskiego, Chłodnię śledziową przy nabrzeżu Angielskim, powiększenie gmachu Urzędu Morskiego, magazyn dla badania jaj eksportowych, poczekalnię dla robotników przy ul. Francuskiej, — elewator zbożowy, elektrownię parową „Gródek" S. A., magazyn firmy Barcikowski, poczekalnię Żeglugi Przybrzeżnej, kantorek firmy „Poler", przetwórnię owoców „Balta", hangar dla budowy kutrów Morskiego Instytutu Rybackiego, dobudowę biur American Scantic Line, dobudowę magazynu śledziowego Morskiego Instytutu Rybackiego, dobudowę biur firmy „Bergenske", rampę firmy „Pantarei", rozbudowę Olejarni i biur firmy „Union", wędzarnię „Temporyb", dom dla robotników „Polskarob", halę licytacyjną Gdyńskich Targów Owocowych w Chłodni Portowej, warsztat firmy „Giesche", magazyn i biura firmy „C. Hartwig", odchładzalnię jaj przy Chłodni Portowej, rampę przy Chłodni Rybnej, dom administracyjny przy elewatorze, transformatornię, wędzarnię „Syrena". rozbudowę wędzarni Przem. Zakł. Rybn., poczekalnię dla robotników K. Sterby. rozbudowę wędzarni „Anglo-Scott", rozbudowę wędzarni „Nordia-Hawe", świetlicę Zw. Rezerwistów przy ul. Węglowej, magazyn i biura firmy Schenker i Ska, rozbudowę magazynu firmy „Emteha", zakłady drukarskie B. Szczuki, pawilon (sklep) Anglo-Scott".

Zainstalowano nowe urządzenie przeładunkowe: Na nabrzeżu Polskim ustawiono 2 dźwigi portalowe dla przeładunku drobnicy o nośności 1½ tony.

Na nabrzeżu Holenderskim ustawiono 4 dźwigi portalowe dla przeładunku złomu o nośności 3—5 ton.

Na nabrzeżu St. Zjednoczonych ustawiono 4 dźwigi półportalowe dla przeładunku drobnicy o nośności 3 t. oraz 1 dźwig f-my „Progress" o nośności 7½ t. dla przeładunku węgla.

Poza tym powiększono tabor pływający o następujące jednostki: Holownik „Pollux", motorówka pilotowa „Pilot V", 2 szt. szkut denno-klapowych.

ZAMORSKI RUCH PASAŻERÓW W PORCIE GDYŃSKIM ZA ROK 1936.

Zamorski ruch pasażerów w porcie gdyńskim w roku 1936 wyniósł rekordową cyfrę 41.322 osób, z czego przyjechało 15.862 osób, a wyjechało 25.640 osób.

Ruch pasażerski w roku ubiegłym z poszczególnymi krajami przedstawiał się następująco:

PAŃSTWO	Przyjechało	Wyjechało	Ogółem
Anglia	981	3.563	4.544
Argentyna	57	1.281	1.338
Belgia	233	199	432
Brazylia	246	3.771	4.017
Birma	—	5	5
Dania	3.797	2.087	5.884
Estonia	23	15	38
Egipt	6	—	6
Finlandia	211	19	230
Francja	270	3.774	4.044
Hiszpania	17	—	17
Holandia	633	7	640
Kanada	155	110	265
Litwa	9	—	9
Łotwa	—	964	964
Marokko	—	1	1
Niemcy	42	10	52
Norwegia	87	17	104
Rumunia	503	—	503
Senegal	1	—	1
Stany Zjedn. A. P. (U. S. A.)	4.452	5.243	9.695
Szwecja	3.237	3.265	6.502
Urugwaj	—	1.073	1.073
Włochy	598	—	598
via W. M. Gdańsk	119	53	172
Z. S. R. R.	5	183	188
Razem	15.682	25.640	41.322

W porównaniu do 1935 r. ruch zamorski pasażerski wzrósł znacznie, gdyż zwiększył się o 16.319 osób. Wzrost ten tłumaczy się większą frekwencją morskich wycieczek turystycznych na m/s „Batory" i „Piłsudski" oraz ożywieniem ruchu emigracyjnego do Ameryki Południowej.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH W PORCIE GDYŃSKIM W GRUDNIU 1936 ROKU.

W miesiącu grudniu 1936 r. przepracowano godzin 20.855 minut 40 z zużyciem prądu 131.625 kWh i przeładowano 286.376 t. towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za miesiąc sprawozdawczy: w bieżącym roku 176%, w ubiegłym roku 153,8%, przyrost wynosi 22,2%.

NOWA LINIA REGULARNA Z GDYNI DO INDYJ BRYTYJSKICH.

Firma maklerska w Gdyni „Rothert & Kiłaczycki" zgłosiła do Urzędu Morskiego w imieniu Towarzystwa Okrętowego D. D. G.

„Hansa" Bremen nową linię regularną utrzymującą stałą komunikację okrętową między Gdynią i Indiami Brytyjskimi do portów Chittagong-Rangoon.

Na linii tej kursować będą statki w odstępach 6 tygodniowych.

ZWIĘKSZENIE CZĘSTOTLIWOŚCI ODJAZDÓW NA LINIACH ŻEGLUGI POLSKIEJ DO ROTTERDAMU I ANTWERPII.

Na linii rotterdamskiej w grudniu, na linii zaś antwerpijskiej z początkiem stycznia rb. Żegluga Polska S. A. wprowadziła dodatkowo zafrachtowane statki: s/s Viksten i s/s Sollund. Prócz tego na linii do Antwerpii zafrachtowano jeszcze jeden statek, wobec czego częstotliwość odjazdów na tej linij jeszcze jest większa. Dotąd na obu liniach, jak wiadomo, kursowało po 2 statki, z odjazdami raz w tygodniu, obecnie na linii Gdynia — Gdańsk — Antwerpia i z powrotem do Gdyni odjazdy są 3 do 5-dniowe, na linii Gdynia — Gdańsk — Rotterdam i z powrotem do Gdyni odjazdy są 3 — 7-dniowe. Znaczenie zwiększenia częstotliwości odjazdów i przyjazdów dla interesentów ładunku jest tym większe, że obie linie służą również jako dowozowe i rozdzielcze dla obu wielkich portów: Antwerpii i Rotterdamu. Zwiększyła się przez wprowadzenie większej częstotliwości odjazdów — ilość statków „korespondencyjnych" dla dalekich linij i odpowiednio zmniejszył się przeciętny czas pozostawania towaru tranzytowego w Antwerpii i Rotterdamie.

Równocześnie zaznaczyć należy, że obie wzmocnione linie są *własnymi* liniami Gdyni, co zapewnia wielką regularność odjazdów i przyjazdów. Faktycznie rozkład Żeglugi Polskiej S. A. jest wykonywany w 100%, dając zupełną pewność uzyskania wynikającego z rozkładów połączenia przeładunkowego w Antwerpii i Rotterdamie, jak w kierunku wyjściowym, tak i wejściowym tych portów.

PODWYŻSZENIE TARYFY PRZEWOZOWEJ MORSKIEJ Z GDYNI-GDAŃSKA DO PORTÓW WSCHODNIEJ SZWECJI

Żegluga Polska S. A. w Gdyni i Svenska America Liniens, utrzymujące linie regularne pomiędzy Gdynią/Gdańskiem a portami wschodniej Szwecji zawiadomiły, że ze względu na zmianę taryfy przewozowej morskiej pomiędzy Gdynią/Gdańskiem a wspomnianymi portami Szwecji, według której stawki dotychczasowe podwyższone zostały o około 10%, począwszy od dnia 26 stycznia, obowiązujące dotąd stawki przewozowe tracą swoją ważność.

Jednak dla umożliwienia eksporterom wywiązania się z ich zobowiązań, opartych na dotychczasowych stawkach przewozowych, towary zgłoszone przed 26 stycznia do wysyłki przed dniem 15 lutego r. b., przyjmowane będą jeszcze na podstawie stawek dotychczasowych.

Począwszy od dnia 15 lutego r. b., wszelkie transporty do portów Wschodniej Szwecji przewożone będą wyłącznie na podstawie stawek przewidzianych nową taryfą.

CIEKAWY STATEK W PORCIE GDYŃSKIM.

W Gdyni rozpoczyna ładować węgiel na Daleki Wschód angielski statek „Jonic", o pojemności brutto 12.352 ton. Statek ten, już sprzedany na rozbiórkę do Japonii, został zbudowany w r. 1902, jest statkiem pasażerskim, mając 274 miejsc „turystycznych". Szybkość — 14 węzłów. Cena uzyskana przez sprzedawców za tonę brutto tego statku wyniosła 2 £ 11 s.

RUCH BUDOWLANY W GDYNI W IV KWARTALE 1936 ROKU.

Według informacji Referatu Statystycznego Komisariatu Rządu w Gdyni ruch budowlany w ostatnim kwartale 1936 przedstawiał się następująco:

W okresie od października do grudnia 1936 r. Komisariat Rządu udzielił 159 zezwoleń na budowę, z tego w październiku 93, w listopadzie 34 i w grudniu 32. Dla porównania podajemy, że w kwartale III rb. udzielono zezwoleń 224.

Rozpoczęto budynków w IV kwartale 1936 r. — 92, gdy w III kwartale rozpoczęto 107, a w IV kwartale roku 1935 — 179.

Budynki rozpoczęte i zakończone dzielimy na stałe i prowizoryczne.

Liczba budynków stałych, rozpoczętych w IV kwartale 1936 r. wynosi 37, gdy w III kwartale wynosiła 51, a w kwartale IV roku 1935 — 92.

Kubatura budynków stałych, rozpoczętych w IV kwartale wynosi 75 tysięcy m^3, gdy kubatura budynków, rozpoczętych w III kwartale wynosiła 110 tysięcy m^3, a w IV kwartale r. ub. — 257 tysięcy m^3.

Koszt budowy wszystkich budynków stałych, rozpoczętych w IV kwartale 1936 roku, według kosztorysów wynosi 2.138 tysięcy zł, gdy koszt budynków stałych, budowę których rozpoczęto w III kwartale wynosi 3.139 tysięcy złotych, a w IV kwartale 1935 r. — 8.405 tysięcy złotych.

Liczba budynków prowizorycznych, rozpoczętych w IV kwartale 1936 wynosi 55, podczas gdy liczba budynków prowizorycznych rozpoczętych w III kwartale 1936 r. wynosi 56, a w IV kwartale roku 1935 — 87.

Kubatura budynków prowizorycznych, rozpoczętych w IV kwartale r. ub. wynosi 14 tysięcy m^3, gdy w III kwartale 1936 r. wynosiła 13 tysięcy m^3, a w IV kwartale roku 1935 17 tysięcy m^3.

Koszt budowy budynków prowizorycznych, rozpoczętych w IV kwartale 1936 r. wynosi 223 tysięcy złotych, wobec 108 tysięcy złotych w III kwartale 1936 r. i 216 tysięcy złotych w IV kwartale 1935 roku.

Zakończono budynków w IV kwartale 1936 r. ogółem 103, gdy w III kwartale zakończono budynków 77, a w IV kwartale 1935 roku — 236.

Liczba budynków stałych, zakończonych w IV kwartale wynosi 40, gdy w III kwartale zakończono budynków stałych 34, a w IV kwartale 1935 r. — 102.

Kubatura budynków stałych, zakończonych w IV kwartale 1936 r. wynosi 78 tysięcy m³, gdy w III kwartale 1936 r. kubatura budynków stałych, zakończonych wynosiła 69 tysięcy m³, a w IV kwartale roku 1935 — 131 tysięcy m³.

Koszt budowy budynków stałych, zakończonych w IV kwartale roku 1936 wynosi 2.356 tysięcy złotych, gdy w III kwartale wynosi 13 tysięcy m³, gdy kubatura budynków roku 1935 — 4.043 tysięcy złotych.

Liczba budynków prowizorycznych, zakończonych w IV kwartale wynosi 63, gdy w III kwartale 1936 roku zakończono budynków 43, a w IV kwartale roku 1935 — 124.

Kubatura budynków prowizorycznych, zakończonych w IV kwartale 1936 roku wynosi 13 tysięcy m³, gdy kubatura budynków prowizorycznych, zakończonych w III kwartale 1936 r. wynosiła 9 tysięcy m³, a w IV kw 1935 roku 21 tysięcy m³.

Koszt budowy według kosztorysów budynków prowizorycznych, zakończonych w IV kwartale roku 1936 wynosi 185 tysięcy złotych, gdy koszt budowy budynków prowizorycznych, zakończonych w III kwartale 1936 roku wynosiło 95 tysięcy złotych, a w IV kwartale 1935 roku — 266 tysięcy złotych.

NOWE WŁADZE ZWIĄZKU TOWARZYSTW KUPIECKICH NA POMORZU.

W czwartek, dnia 21 stycznia r. b. odbyło się posiedzenie Zarządu Głównego, podczas którego ukonstytuowało się Prezydium Związku na rok 1937 w składzie następującym:

Prezes: Tadeusz Marchlewski, Grudziądz
Wiceprezesi: Alojzy Ruchniewicz, Grudziądz
Dr Władysław Smoleń, Gdynia
Alojzy Melerski, Toruń
Stanisław Cylkowski, Bydgoszcz
Sekretarz: Adam Korzeniewski, Grudziądz
Skarbnik: Karol Piątkowski, Grudziądz.



RUCH STATKÓW W PORCIE ROTTERDAMU W ROKU 1936.

Rok ubiegły zaznaczył się w porcie Rotterdamu znacznym ożywieniem, przy czym do osiągnięcia tak pomyślnych rezultatów przyczyniły się wzmożone obroty portu zwłaszcza w drugiej połowie roku, gdy konkurencyjność tego portu wzrosła poważnie na skutek dewaluacji guldena holenderskiego.

Opublikowane ostatnio przez Izbę Przemysłowo-Handlową dokładne liczby, dotyczące ruchu statków w porcie w roku ubiegłym przedstawiają się w sposób następujący:

Zawinęło do portu w Rotterdamie oraz drobnych portów rzecznych, gospodarczo związanych z Rotterdamem 14.284 statki o łącznej pojemności 23.247.489 ton rejestr. netto, w tym samym okresie 12 miesięcy w roku 1935 zawinęło statków 12.813 o łącznej pojemn. 20.933.244 ton rejestrowych netto. Widzimy więc, że w roku 1936 zawinęło o 1471 statków więcej, pojemność zaś wzrosła o 2.314.245 ton rejestrowych netto, wzrost więc pod względem ilości statków wyniósł około 10%, pojemność zaś ogólna wzrosła o z górą 11%. Przeciętna pojemność statku w roku 1936 wyniosła prawie 1628 ton rej. netto, gdy w 1935 roku wynosiła 1.423 ton rej. netto.

WZROST RUCHU STATKÓW W HAMBURGU W R. 1936.

Ruch statków w Hamburgu w roku 1936 względem r. 1935 wzrósł o przeszło milion ton. Oto liczby dla czterech ostatnich lat:

Weszło do portu:

	liczba statków	ton rej. netto
1933	16.570	17.713.000
1934	16.706	18.432.000
1935	15.705	18.215.000
1936	16.721	19.217.000

Jest to porównanie z latami drugiej połowy kryzysu. Jednak ruch 1932 roku jeszcze nie jest przewyższony, najpomyślniejszy zaś rok 1929 ma jeszcze ruch o 2 mil. ton wyższy od ruchu 1932 roku.

RUCH STATKÓW W KOPENHADZE W ROKU 1936.

W ubiegłym roku weszło do portu w Kopenhadze 25.025 statków, o ogólnej pojemności 7.848.024 ton rej. netto, co oznacza wzrost ruchu względem roku poprzedniego o okrągło 6 procent.

KOPENHAGA JAKO PORT TURYSTYCZNY W ROKU 1936.

W ubiegłym roku ruch turystyczny z dalszych stron był w Kopenhadze bardzo ożywiony. Zawinęło z turystami statków obcych liniowych oraz „krążowników wycieczkowych" 71. Na statkach tych zwiedziło Kopenhagę 26.800 turystów, w tym Anglików 12.200, Polaków 3.800, Amerykan 2.800, Niemców 2.600. Zaznaczyć wypada, że Niemcy prócz tego przybywali na mniejszych statkach (46 przyjazdów), w ilości 26.000 osób.

Największe nasilenie ruchu przypadło na lipiec i sierpień. Wielkie statki turystyczne wydały na opłaty portowe, wyładunkowe, holowanie i na prowianty razem 372.000 koron.

Uruchomienie nabrzeża Langelinie przyczyniło się ogromnie do usprawnienia ruchu turystycznego w porcie, gdyż wielkie statki mogły być równorzędnie traktowane i ruch między każdym ze statków a miastem był swobodny. Posiadanie specjalnego nabrzeża dla ruchu turystycznego na wielkich liniowcach wyróżnia dziś Kopenhagę spośród innych większych portów.

FRANCUSKIE SUBWENCJE MORSKIE NA ROK 1937.

Subwencje dla marynarki handlowej we Francji są szacowane na r. 1937 na 912 mil. franków. Z tego przypaść ma na „Crédit Maritime" 29.500.000 frs., główną subwencję dla handlowej żeglugi 90 mil. frs., kompensatę za nowe ciężary socjalne 50.250.000 frs., linie Comp. Gen. Transatlantique 135 mil. frs., linie Brazylii i La Platy 32 mil. frs., linie Messageries Maritime na Bliski i Daleki Wschód i na Ocean Indyjski 265 mil. frs., linie Korsyki 14 mil. frs., subwencja dla rybactwa dalekomorskiego 14.400.000 frs.

ZWIĘKSZONE STATKI NA LINII HAVRE-GDYNIA W ROKU 1937.

W bieżącym roku Comp. Gen. Transatlantique wznawia w czerwcu letni ruch na linii Havre — Dover — Kopenhaga — Gdynia — Leningrad i z powrotem. Tym razem kursować będą większe jednostki: „Colombie" (13.000 br. t. r.), „Flandie" (8.570 t.) i „Bretagne" (10.170 t.)

ZEBRANIE MIĘDZYNARODOWEGO KOMITETU MORSKIEGO.

Comité Maritime International zbiera się w tym roku w Paryżu 18 maja i rozpatrywać będzie w jakiej mierze zeszłoroczne uchwały Komitetu zostały ratyfikowane przez poszczególne kraje. Uchwały te, ujęte w formę Międzynarodowych konwencyj dotyczyły spraw: zderzeń, ratownictwa, ograniczenia odpowiedzialności armatora, hipotek i pożyczek morskich, konosamentów (Hague Rules) i wyłączności (immunity) statków państwowych.

Głównym przedmiotem tegorocznych obrad będą referaty na tematy nowych proponowanych konwencyj, dotyczących spraw:

a) orzecznictwa cywilnego w sprawach zderzeń na morzu,
b) orzecznictwa w tejże sprawie,
c) aresztowania statków.

Poza tym konferencja tegoroczna zajmie się zagadnieniem bezpośrednich, czyli przelotowych, konosamentów (through bills of lading). Sprawa ta, o doniosłym znaczeniu praktycznym, dotąd jeszcze nie była przedmiotem szczegółowych obrad komitetu.

ZWYŻKA FRACHTÓW DRZEWNYCH.

Baltic and International Maritime Conference rozesłała swym członkom - armatorom i maklerom okólnik kopenhaskiego biura konferencji w sprawie stosowania w praktyce t. zw. „Baltwhite Timber Scheme 1937", wypracowanej przez konferencję, obejmującej stawki minimalne na drzewo z Bałtyku i Białego Morza, obowiązujące członków konferencji.

Okólnik zaleca brać znaczną nadwyżkę ponad stawkę minimalną schematu, podając przykłady zawartych kontraktów o stawkach wyższych od stawek minimalnych. Nadwyżki im dolny kontrakt, tym bywają większe, np. na czerwiec podany jest przykład stawki o 7 s 6 d. wyższej od minimalnej. Ale biuro konferencji stwierdza, że są to przykłady małych zwyżek rzeczywista zwyżka na dalsze terminy wynosić ma 75 do 100% stawek schematu.

Stosownie do „planu ograniczającego producentów miękkiego drzewa" ilości eksportowego drzewa dla poszczególnych krajów wywożących drzewo ustalone zostały na 1937 r. jak następuje:

Finlandia 1.005.000 std.; Związek Sowiecki 950.000 std.; Szwecja 820.000 std.; Polska 313.000 standartów. Rynek drzewny jest bardzo ożywiony w tym roku; tak Finlandia sprzedała już 650.000 std., Szwecja 350 tys. std. drzewa, ilości niezwykłe dla miesiąca stycznia.

WYKAZ KONTYNGENTÓW PRZYWOZOWYCH REGIONALNYCH.

Powołane do życia w końcu grudnia roku zeszłego Komitety Regionalne Przywozowe otrzymują do podziału pomiędzy poszczególnych importerów t. zw. kontyngenty regionalne.

Kontyngenty te obejmują na razie artykuły następujące:

Z kontyngentów autonomicznych: szmaty, srebro, wełna prana i odpadki, kalafonia, korzeń ryżowy, piasawa, słoma ryżowa. Z Niemiec, Holandii, Szwecji, Norwegii, Danii, Anglii — tłuszcze zwierzęce surowe, tłuszcz kostny, tłuszcz i oleje roślinne i zwierzęce, tłuszcze i oleje uwodornione. Z Finlandii — tłuszcz kostny, tłuszcze i oleje roślinne i zwierzęce oraz Czechosłowacji — tłuszcz kostny, tłuszcz i oleje roślinne i zwierzęce oraz uwodornione. Z Belgii — tłuszcz kostny i tłuszcze oraz oleje roślinne i zwierzęce. Z Anglii — rodzynki, banany, herbata, korzenie, tkaniny wełniane i półwełniane, niedoprzęd surowy, przędza bawełniana. Z Danii — śrut sojowy. Z Francji — oliwa, sardynki, kalafonia. Z Grecji — koryntki, rodzynki, figi. Z Holandii — masło kakaowe (handlowe). Z Indyj Holenderskich pieprz i cynamon. Z Portugalii — kalafonia i konserwy rybne. Z Czechosłowacji — przędza wełniana, czesankowa, tkaniny bawełniane, bielizna pościelowa, stołowa, chustki do nosa, guziki porcelanowe i szklane, sieczka szklana, biżuteria jabłoniecka.

Nadto — izby przem.-handlowe prowincjonalne wydawać będą również pozwolenia przywozu na większość artykułów pochodzenia niemieckiego, w pierwszym rzędzie tych, które były wolne do przywozu do końca kwietnia 1936 r.

Możliwe jest, że listy artykułów dzielonych regionalnie zostaną rozszerzone.

PRZEPISY O FAKTURACH KONSULARNYCH W STANACH ZJEDNOCZONYCH A. P.

Wszyscy importerzy w Stanach Zjednoczonych są zobowiązani przedkładać razem z dokumentami wwozowymi duplikat czyli kopię faktury konsularnej „consular invoice". Ten duplikat faktury konsularnej, stosownie do instrukcji Biura Celnego (Bureau of Customs) winien być dołączony do oryginału faktury przy dokumentach wwozowych.

Przepisy powyższe dotychczas często nie były uwzględniane przez importerów. Urząd Celny zawiadomił w listopadzie 1936 r. importerów, że począwszy od dnia 2 stycznia 1937 r. urząd celny nie przyjmie dokumentów wwozowych, przy których nie będzie oryginału i duplikatu faktury konsularnej.

Dotychczas Urząd Celny praktykował przyjmowanie kaucji w wysokości dziesięciu dolarów od tych importerów, którzy nie przedstawiali duplikatu faktury konsularnej. Rozporządzenie, któreby zezwalało Urzędowi Celnemu (Collector of Customs) na kontynuowanie tej procedury nie zostało jeszcze wydane, wobec czego importer w razie nieprzedstawienia faktury konsularnej może się znaleźć począwszy od dnia 2 stycznia 1937 roku w takiej sytuacji, iż nie będzie mógł w ogóle oclić towaru.

IMPORT WYROBÓW CUKIERNICZYCH DO STANÓW ZJEDNOCZONYCH.

Import cukierków do Stanów Zjednoczonych — (pozycja 1650 1 U. S. Taryfy Celnej — Sugar candy & confectionery — cło 40% od wartości) pochodzi — w kolejności cyfr co do wielkości — z: Anglii, Holandii, Łotwy, Estonii, Francji, Włoch, Niemiec; Hiszpanii, Austrii, Szwajcarii i innych krajów. W latach 1930 i 1931 import całkowity przedstawiał wartość około 1.000.000 dolarów rocznie, w następnych latach wykazuje on stały spadek: w r. 1935 import spadł do mniej więcej 500.000 dolarów i spadek jego trwa nadal. Polska figuruje w cyfrach importu na niewielkie sumy — po kilka tysięcy dolarów, najwięcej 7.000 dolarów w roku 1931.

Zmniejszanie się importu wynika z faktu, że popularność europejskich wyrobów cukrowych maleje wśród ludności amerykańskiej, która wymaga nowych i stale zmieniających się w smaku, wyglądzie i opakowaniu wyrobów, których dostarcza różnorodna produkcja amerykańska. Przy imporcie utrzymują się tylko znane i doskonałe specjalności angielskie (Toffees i Candies) holenderskie (Hopies), czekoladki i cukierki czekoladowe szwajcarskie (konsumcja nieznaczna) oraz nowości — austriackie i inne.

Większa atrakcyjność cukierków amerykańskich polega, jak wyżej wskazano, na ich ciągłej nowości, pomysłowości smaku, nowych składnikach, wyglądzie, formie, opakowaniu etc. Dlatego importerzy tej branży poszukują zawsze za granicą nowości, a nie interesują się importem już znanych gatunków, przy czym importowane wyroby muszą należeć do rodzajów przez produkcję amerykańską wcale niedostarczanych.

Wyroby polskie, specjalne, miałyby pewne widoki zbytu, m. in. stwierdzono zainteresowanie firm amerykańskich gatunkami takimi, jak: irysy mleczne, marmoladki owocowe, w cukrze i czekoladzie oraz „nowości". Import tych artykułów polskich mógłby osiągnąć pewną pozycję w przywozie do Stanów

Zjedn. A. P., o ile uwzględnione zostaną należycie wymagania miejscowe, oraz o ile ceny będą konkurencyjne.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU PAPIERU W ANGLII.

Na rynku angielskim zauważyć się daje znaczny wzrost cen na papier. Mimo tej tendencji eksport papieru z Polski do Anglii nie wykazuje natężenia odpowiedniego do wzrastających cen tego artykułu; w ostatnich miesiącach r. ub. cena na papier pakunkowy i na papier parafinowy wzrosła o Ł 1, względnie Ł 1.10.0 na tonie, a w ostatnich 2 tygodniach grudnia r. ub. posunęła się o dalszy Ł 1. Przy tym rynek angielski lub też możliwości reeksportu do kolonii są tak obszerne, że cała polska nadwyżka eksportowa z łatwością mogłaby być zaabsorbowana, naturalnie przy cenach, nie odbiegających od rynku światowego.

Równolegle z niedostatecznym rozwojem polskiego eksportu papieru dał się również zauważyć zupełny zanik eksportu celulozy, w szczególności na rynki zamorskie, który w swoim czasie odbywał się w pewnej mierze za pośrednictwem Londynu.

Pożądanym byłoby zwrócenie uwagi na zwiększone możliwości zbytu papieru w Anglii i rynkach kolonialnych z uwagi zwłaszcza na ich poważną zdolność absorbcyjną.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 7 DO 17 STYCZNIA 1937 R.

ALGIER. Wydano szczegółowe przepisy, dotyczące opakowania, oznaczania i t. p. ziemniaków do sadzenia, importowanych do Algieru.

AUSTRALIA. Zmieniono stawki taryfy celnej odnośnie do bloków drzewnych, krokwi i t. zw. towarów metrowych, np. bort, taśm, knotów do lamp, wstążek i t. p.

Od podatku obrotowego (sales tax) uwolnione zostały przy imporcie do Australii: maszyny i narzędzia rolnicze, przyrządy do rybołóstwa, urządzenia i materiały potrzebne do nawadniania, odwadniania, wodociągów i kanalizacji, niektóre środki spożywcze, napoje i tytoń, olej rycynowy i z oliwek, olej mineralny, książki, druki i papier, materiały budowlane, naczynia i opakowania i in.

Z dniem 1 stycznia 1937 r. weszły w życie umowy handlowe między Australią a Francją, Belgią i Czechosłowacją, zawarte w rozmaitych okresach ub. roku. Umowy te przewidują m. in. udzielenie przez Australię tym państwom stawek taryfy pośredniej oraz związki w t. zw. „primage duty".

Zastosowanie stawek taryfy pośredniej odnosić się będzie nie tylko do wspomnianych krajów, z którymi umowy zostały zawarte, lecz do całego szeregu innych państw, posiadających z Australią umowy z klauzulą najwyższego uprzywilejowania, a między którymi, w oficjalnej publikacji „The Board of Trade Journal" z dnia 24 12 1936 r. i Polska jest wymieniona. W związku z powyższym, cały szereg polskich towarów może przy imporcie do Australii korzystać ze stawek znacznie zniżonych.

BELGIA. Zniesiono cło na przywóz filmowych taśm dźwiękowych.

BRAZYLIA. Wprowadzono szczegółową kontrolę przy przywozie maszyn do przędzenia bawełny.

COSTA RICA. Import wódek i pewnych gatunków win może być dokonywany tylko w naczyniach najwyżej 1-litrowych.

DANIA. W myśl ostatniego zarządzenia wszelkie osoby fizyczne lub prawne, posiadające za granicą wierzytelności bądź zobowiązania, mają obowiązek zgłosić dokładnie ich wysokość i rodzaj.

FRANCJA. Dekretem Prezydenta R. P. Francuskiej z dnia 4 I 37 został zabroniony eksport, jak również i reeksport z Francji skór surowych z jagniąt i kóz, objętych pozycją Ex 21, franc. taryfy celnej.

Istnieje projekt przedłużenia ustawy upoważniającej rząd do wprowadzania w drodze dekretów zarządzeń celnych z terminem do 31 12 37. Zwłaszcza zaś chodzi o umożliwienie rządowi wprowadzanie ceł wyrównawczych w wypadkach, jeśli cena towaru importowanego jest o 30 proc. niższa niż cena hurtowa analogicznego towaru we Francji.

Począwszy od 1 I 37 zniesiono stawki celne na różne produkty chemiczne.

Począwszy od nowego roku zmienione zostały stawki celne na miedź we wszystkich postaciach.

Od tej samej daty zmieniono dotychczasowy podatek obrotowy przywozowy na podatek ryczałtowy w wysokości 60 proc. od importowanych towarów.

Uległy zmianie z dn. 4 I 37 stawki celne na narzędzia żelazne lub stalowe i widły.

HISZPANIA. Rząd narodowy ogłosił, że wszelkie transakcje handlowe z za granicą, zawarte na terytorium zajętym przez rząd madrycki, nie będą uważane za prawne.

HOLANDIA. Z dniem 1 stycznia r. b. przedłużony został okres skontyngentowania wwozu następujących artykułów do Holandii:

	Okres bazowy	Ustawowy przydział		Okres skontyngent.
Przędza lniana nieskręcana	1933 r.	50%	wagi brutto	6 mies.
Superfosfat	1 V 35-1 V 36	60%	„ „	4 mies.
Śruby żelazne	1933 r.	40%	„ „	6 mies.
Podstawy do izolatorów	1933 r.	100%	„ „	6 „
Papier:				
dachowy asfalt.	1933/34	90%	„ „	6 „
tapety	1933/34	90%	„ „	6 „
celofan	1933 r.	100%	„ „	6 „
drukarski i piśmienniczy	1933/34	80%	„ „	6 „
księgi kantorowe	1933/34	80%	„ „	6 „

luksusowy	1933/34	80%	wagi brutto	6 mies.
pakowy i filcowy	1933/34	80%	„ „	6 „
wyroby z papieru	1933/34	80%	„ „	6 „
Przewodniki elektryczne	1931/32	40%	„ „	6 „
Ubrania skórzane i t. p.	1931/32	40%	„ „	12 „
Szkło pakownicze	1931/32	20%	„ „	12 „
Benzol	1935 r.	100%	wagi netto	6 „

W porównaniu z poprzednim okresem w warunkach skontyngentowania powyższych artykułów nie wprowadzono żadnych zmian.

IRAK. Żeby uniknąć niejasności w ustalaniu wartości towarów importowanych, parlament perski uchwalił dnia 3 11 36 ustawę, której treścią jest zasada, że wartość towarów importowanych oszacowana będzie według ceny cif danego artykułu.

W. P. IRLANDIA. Ustanowiono z dniem 2 b.m. nowe cło przywozowe na fosforan sodowy w wys. 33⅓% od wartości. Za osobnymi zezwoleniami przywóz może być bezcłowy.

KANADA. Przedpłatę cła na druki i materiały reklamowe, przeznaczone do Kanady, uiszczać należy przez nalepianie specjalnych znaczków celnych na wspomnianych przesyłkach.

Zwolniono od cła import filmów i płyt gramofonowych, mających charakter wychowawczy.

Przy imporcie tektury z włókien roślinnych dla celów izolacji, papieru woskowanego i siodeł rowerowych należy podawać kraj pochodzenia towaru.

PALESTYNA. Opłata akcyzowa od piwa wyrabianego i sprzedanego w Palestynie wynosi 10 milsów za każdy litr. Od tej opłaty, wzgl. opłaty celnej przy przywozie z za granicy zwolnione jest piwo, zamówione przez instytucje wojsk marynarskich, lądowych i lotniczych do ilości 34 litrów miesięcznie na każdego żołnierza.

SYRIA - LIBAN. Nastąpiło dalsze przedłużenie w stosowaniu przez Syrię klauzuli największego uprzywilejowania w stosunku do Niemiec z terminem na razie do 1 II 37.

SZWAJCARIA. Pobierane dotychczas dodatki do ceł zostały z 1 b.m. zniesione przy imporcie: kukurydzy, kiełków słodowych, płatków kartoflanych, mączki mięsnej, otrąb, mączki na paszę. Uchylono też cła dodatkowe na wszelkie artykuły, przeznaczone na paszę (m. in. siano, słoma, makuchy).

SZWECJA. Z dniem 12 b. m. obniżono opłatę przywozową na paszę (otręby, makuchy i t. p.).

TUNIS. W „Journal Officiel Tunisien" Nr 1. z dnia 1 b. m., opublikowany został dekret Rządu Tuniskiego, upoważniający Dyrektorów Spraw Ekonomicznych i Finansów do wydawania zarządzeń, by różne kategorie towarów, sprowadzanych do Tunizji z za granicy, zaopatrzone były w wyraźne napisy literami. łacińskimi, wskazujące kraj pochodzenia towaru.

Tenże dekret zarządza, by konserwy rybne i jarzyn, importowane z zagranicy, odpowiadały wyżej podanemu zarządzeniu.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem. winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Firma komisowa na Cyprze pragnie nawiązać kontakt z eksporterami wyrobów szklanych. emaliowanych, bawełnianych, guzików i papieru różnego rodzaju. E/970/3B/Kl.

Firma komisowa w Karachi (Indie Bryt.) nawiąże kontakt z eksporterami artykułów różnego rodzaju. E/797/46/3B/Kl.

Firma kanadyjska interesuje się importem chusteczek wełnianych na głowę oraz szalików wszelkiego rodzaju, bawełnianych, mieszanych, wełnianych i t. d. P/205/46/M.

Korespondent niemiecki firmy chińskiej pragnie nawiązać kontakt z polskimi fabrykantami wierzchnich skór na obuwie Box-calf oraz skór chromowych na pasy pędne. P/474/4C/M.

Firma amrykańska interesuje się zakupem rękawiczek wełnianych, mitynek oraz innej konfekcji do sportów zimowych. P/660/64/M.

Poważna firma południowo - afrykańska importowo - hurtowa interesuje się importem z Polski kurtek skórzanych ciemno - brązowych, trykotażu bawełnianego w rolkach oraz nici wszelkiego rodzaju. P/521/3B/M.

Firma belgijska interesuje się importem z Polski szalików tkanych. P/701/64/M.

Firma ajenturowa branży skórzanej w Finlandii poszukuje bezpośrednich kontaktów z polskimi fabrykami skór do wyrobu torebek damskich, rękawiczek damskich i męskich, wyrobów szewskich wszelkich gatunków, sztucznej skóry dla przemysłu samochodowego, introligatorskiego i t. p., cotton-moiré dla torebek damskich, tkanin z jedwabiu sztucznego dla potrzeb przemysłu torebkowego. P/840/58/M.

Firma angielska poszukuje eksporterów wszelkiego rodzaju wyrobów gipsowych, szklanych i alabastrowych, służących do dekoracji wnętrz. P/915/65/Sz.

Na rynku Małajskim istnieje zapotrzebowanie na słomiane ochraniacze do butelek. Za duży model cif Singapore cena wynosi ok. złotych 8.80 za tysiąc. za mały model zł 6,60 za tysiąc. P/405/59/Sz.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

SYTUACJA NA RYNKU ŚLEDZI SOLONYCH.

Styczeń należy zawsze do najsłabszych miesięcy handlu śledziowego, gdyż po okresie świątecznym zastój jest tu szczególnie widoczny.

Wobec wysokich cen w Anglii na śledzie jarmuckie, nie czyniono żadnych zakupów z Gdyni. Nieznaczne tylko ilości tych śledzi nadchodzące do Gdyni pochodzą z dawniejszych transakcyj.

Śledzie holenderskie poszły w górę w Holandii, co się wiąże z dużymi zakupami Sowietów. Minął więc okres początkowy, gdzie można było śledzie solone nabyć tanio w Holandii z wielką korzyścią dla naszej gospodarki dewizowej. Okres ten nie mógł być niestety wykorzystany, gdyż firmy importowe nie otrzymały wtedy kontyngentów w dostatecznej ilości. Obecnie gdy śledzie holenderskie podrożały kontyngenty przydzielono, nie mogą być jednak zużyte one przez importerów.

Zbliżający się okres śledzi solonych z Norwegii, zależeć będzie od rozpoczętych połowów, zapowiadających się nieszczególnie, tak że i te gatunki będą miały tendencję zwyżkową.

Śledzie solone z polskich połowów na Morzu Północnym są już prawie wysprzedane, co świadczy o dobrym ich zaprowadzeniu na naszym rynku.

SPOSÓB USTALANIA CEN NA SZPROTY ŚWIEŻE.

Począwszy od 9 listopada ubiegłego roku, ceny na szproty ustala się co tydzień w poniedziałek z ważnością na dany rozpoczęty tydzień. Komisja cen składa się z przedstawicieli: a) *rybaków* tj. z dwu członków Zrzeszenia Właścicieli Kutrów, b) *wędzarń* (trzech członków sekcji wędzarnianej Związku Fabrykantów i Przemysłowców, oraz c) *jednego* przedstawiciela z Polskiego Zjednoczenia Rybaków Morskich. W razie niezgodności przyjęto początkowo arbitraż Morskiego Urzędu Rybackiego, a po rezygnacji M. U. R. arbitraż wykonuje Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni od 27 XII ub. r. Dotychczas ceny kształtowały się za 50 kg szprotów świeżych, franco kuter rybacki: od 9 XI do 19 XII 1936 r. — 12.50 zł, od 20 XII 1936 do 10 I 1937 — 10,— zł, od 11 I do 17 I 1937 — 8,80 zł, od 18 I do 24 I 1937 — 12,— zł, od 25 I do 30 I — 10,— zł.

NOTOWANIA CEN.

W porcie rybackim w Gdyni płacono z początkiem stycznia w złotych za śledzie solone importowane, oraz z polskich połowów, f-co wagon, za 1/1:

„Mewa" polskie połowy:

jarmuckie FF: smolmatis 68, matis 68, matfull 68, T. B. 50, spent 60; jarmuckie mleczaki: matis 84, matfull 84.

Importowane jarmuckie:

trójka: smollmatis 76.50, matis 76,50, I. trade: smolmatis 75, matis 76, spent 63; ordinary: smolmatis 71, matis 70, spent 62.

Importowane szkockie:

trójka-Wick-Stronsay: matis 86, matfull 86; I. trade Wick-Stronsay: smolmatis 80, matis 80, matfull 80, crown matis 78, medium 77, crown spent 61, spent 64; matiesy Wick-Lerwick: za 2/2 medium i large: brak. selected 115.

Importowane holenderskie:

smolmatis 67, matis 67, matfull 68: A. T. „Mewy" smolmatis 67, matis 68, matfull 68.

Islandzkie:

oryginalne 68, zeszłoroczne FAXA 30; z połowów norweskich: 67. t. zw. myte 50.

Norweskie:

Slomatiesy 50, Schneidehering 86, Sloo 43.

WYSTAWY I TARGI

WYSTAWA PRÓB I WZORÓW PRODUKCJI POLSKIEJ W SZWECJI.

Z inicjatywy Państwowego Instytutu Eksportowego przy współudziale Poselstwa R. P. w Sztokholmie oraz Szwedzko-Polskiej Izby Handlowej, zorganizowana zostanie w drugiej połowie kwietnia br. wystawa prób i wzorów produkcji polskiej w Sztokholmie. Istniejące niewątpliwie tendencje rozwoju eksportu naszego do Szwecji hamowane są w znacznej mierze słabą orientacją ze strony tamtejszych firm importowych co do możliwości nabywania towarów polskiego pochodzenia, ich rodzajów, cen, możliwości konkurencyjnych, zakresu dostaw itp. Wynika stąd uzasadniona celowość zorganizowania powyższego pokazu, który po kilkudniowej ekspozycji na terenie Sztokholmu przewieziony zostanie do Göteborga i wreszcie zademonstrowany w Malmö.

Doświadczenie uczy, że największe znaczenie z punktu widzenia gospodarczego mają pokazy o charakterze ściśle handlowym, a więc próby kupieckie poparte materiałami orientacyjnymi, w szczególności zaś cenami odpowiednio skalkulowanymi. Tak też pomyślany jest pokaz prób i wzorów produkcji polskiej w Szwecji, który obejmie między innymi artykułami: len, nasiona, strączkowe, towary konfekcyjne, galanterię skórzaną, guziki, przędzę, towary tekstylne, forniery, szkło, naczynia kuchenne, artykuły sanitarne itd. Wszelkie szczegóły co do organizowanej imprezy wystawowej otrzymać mogą zainteresowane firmy w Państwowym Instytucie Eksportowym.

UDZIAŁ POLSKI W TARGACH KOLUMBIJSKICH.

W okresie od 20 grudnia ub. r. do 20 stycznia rb. odbyły się w Baranquilli targi, których otwarcie połączone było z uroczystą inauguracją nowego portu oraz z wielką wystawą rolniczą. Z inicjatywy Państwowego Instytutu Eksportowego szereg polskich firm eksportowych wzięło udział w wystawie.

Wystawa produktów polskich miała bardzo wielkie powodzenie i zostało udzielonych wiele zamówień przeważnie na wyroby włókiennicze, przemysłu chemicznego oraz na metale i wyroby metalowe. Wielkim złotym medalem zostały nagrodzone Lasy Państwowe, f-ma „Plywood", „Unia" w Grudziądzu — zapługi, „Silesia" za naczynia emaliowane, Spółka akc. Wielkich Pieców i Zakładów Ostrowieckich — za elektrody, „Szczakowa" — za płyty „Suprema", „Strem" — za klej, „Królewska Huta" — za blachy, „Mewa" — za kapsle, „Społem" za wódki i „Scheibler i Groman" w Łodzi za tkaniny bawełniane. Należy zaznaczyć, że w Kolumbii w Baranquilla znajduje się stała wystawa próbek tych artykułów, które mają zbyt na tamtejszym rynku.

KRONIKA

OBCIĄŻENIA PRZY IMPORCIE KAWY I HERBATY.

Według informacyj tutejszych firm importowych, koszty związane z uzyskaniem pozwolenia przywozu na kawę i herbatę wynoszą obecnie:

19,50 zł od 100 kg kawy brazylijskiej plus 60—80% ceny cif z tytułu kosztów transakcyj wiązanych,
35,50 zł od 100 kg kawy niebieskiej z kontyngentu,
35,50 zł od 100 kg kawy niebieskiej plus 50—85% ceny cif tytułem kosztów, gdy chodzi o transakcje wiązane,
45,00 zł od 100 kg herbaty z kontyngentu,
45,00 zł plus 50—96% wartości towaru cif od 100 kg herbaty z Indyj Holenderskich w transakcjach wiązanych.

Przy imporcie herbaty w transakcjach wiązanych z Indyj Brytyjskich, koszty poza stałą opłatą 45,00 zł od 100 kg wynoszą 50—85% wartości towaru cif.

Koszt własny loco Gdynia za towar oclony wynosi obecnie zależnie od gatunku i kraju pochodzenia towaru:

3,28—4,70 zł za 1 kg kawy surowej z kontyngentu normalnego,
4,03—6,40 zł za 1 kg kawy surowej w transakcjach wiązanych,
10,50—12,00 zł za 1 kg herbaty z kontyngentu normalnego,
12,60—15,00 zł za 1 kg herbaty w transakcjach wiązanych.

JAKIE PRZYDZIAŁY NA KAWĘ I HERBATĘ OTRZYMAŁY FIRMY GDYŃSKIE W R. 1936.

Według prowizorycznych obliczeń firmy gdyńskie otrzymały w roku ubiegłym (1936) ogółem następujące przydziały na kawę i herbatę:

kawy — 350.313 kg, w tym z kontyngentów normalnych — 259.362 kg,
w transakcjach wiązanych — 90.951 kg,
herbaty — 56.479 kg, w tym z kontyngentów normalnych — 38.270 kg,
w transakcjach wiązanych — 18.209 kg.

Firmy w okręgu Izby (Bydgoszczy. Chojnicach. Grudziądzu i Toruniu) otrzymały razem w zeszłym roku zezwoleń przywozowych na:

kawę — 61.000 kg, w tym w transakcjach wiązanych — 33.745 kg,
herbatę — 2.791 kg, w tym w transakcjach wiązanych — 441 kg.

Ogółem okręg Izby otrzymał pozwoleń przywozu na kawę na około 411 ton, a na herbatę na około 56,2 ton.

Co się tyczy stosunku przydziałów dla firm gdyńskich w odniesieniu do ogólnie wydanych pozwoleń przywozu w roku 1936, to do tej sprawy powrócimy w jednym z następnych numerów naszego Biuletynu.

NOWY TRANSPORT KAWY.

Dnia 28 stycznia m/s „Batory" przywiózł z New Yorku 100 worków kawy z Ameryki Środkowej, wagi około 6000 kg.

ZAPASY POMARAŃCZ W GDYNI.

Według stanu z dnia 26 stycznia br., zapasy pomarańcz w porcie gdyńskim wynosiły razem około 65.000 skrzyń. Na pomarańcze hiszpańskie wypada około 25.000 skrzyń, a na włoskie i palestyńskie około 40.000 skrzyń. Zapasy te powiększą się znacznie po nadejściu nowych transportów między 1—5 lutym w ilości 64.000 skrzyń, a to dlatego, że zbyt pomarańcz jest słaby.

OSTATNIE TRANSPORTY OWOCÓW.

Dnia 15 stycznia br. zawinął do portu s/s „Smaland", którym nadeszło dla Gdyni:

z Pireusu	16.500 kg rodzynek
z Calamaty	35.500 kg koryntek,
z Istambułu	4.200 kg orzechów,
z Candii	8.400 kg rodzynek.

Dla Gdańska nadeszło z Calamaty 8.800 kg fig i koryntek.

Dnia 22 stycznia nadszedł do Gdyni s/s „Linda" z ładunkiem 668.100 kg cytryn i pomarańcz włoskich.

S/s „Isa" wyładował w Gdyni dnia 23 stycznia b. r. 33.700 kg rodzynek i sułtanek tureckich, które nadeszły z Izmiru.

OCZEKIWANE TRANSPORTY POMARAŃCZ.

Między 1 a 5 lutym nadejdą do Gdyni większe transporty pomarańcz hiszpańskich. Ogółem nadejdzie 64.000 skrzyń pomarańcz i to:

s/s „Katowice" przywiezie 28.000 skrzyń, s/s „Jutta" przywiezie 23.000 skrz., s/s „Ester" przywiezie 13.000 skrzyń.

CENY POMARAŃCZ PALESTYŃSKICH.

W jednym z poprzednich numerów naszego Biuletynu omówiliśmy szczegółowo kwestię wyższych cen pomarańcz palestyńskich dla Polski niż dla innych krajów. Sprawa ta bynajmniej nie została dotychczas wyjaśniona i tak jak dawniej tak i obecnie importerzy polscy muszą płacić eksporterom pa-

lestyńskim za skrzynię pomarańcz o 3—4 sh. więcej niż importerzy innych krajów. Na dowód, że twierdzenie nasze nie jest gołosłowne, przytaczamy notowania giełdy londyńskiej, która np. w dniu 20 stycznia notowała maksymalne ceny sprzedaży od 8—10/9 sh. za skrz. zależnie od wielkości i gatunku pomarańcz, a importerzy polscy wciąż jeszcze płacą za odnośne kalibry towaru 12—14 sh. za skrz. O ile weźmie się jeszcze pod uwagę okoliczność, że do Polski są wysyłane pomarańcze jakościowo gorsze i ceny podane są cenami fob, tj. do cen tych dochodzą jeszcze koszty frachtu morskiego w wysokości 2/6 sh. od skrzynki, to upośledzenie importerów polskich stanie się jeszcze bardziej wymowne.

SYTUACJA NA RYNKU OWOCOWYM.

Na rynku polskim sytuacja na pomarańcze hiszpańskie kształtuje się niepomyślnie. Pomarańcze hiszpańskie, które nadeszły jako clearingowe, zakupywane były drogo i kiedy równocześnie nadeszły inne partie, na które przyznane zostały importerom dewizy — nie mogły utrzymać się na jednolitym poziomie i ceny ulegały częstym wahaniom.

W tym samym czasie importerzy polscy otrzymali transporty pomarańcz włoskich z transakcyj wiązanych, wskutek czego na rynku znalazły się poważne ilości towaru przy równoczesnym słabym zainteresowaniu i to wpłynęło początkowo na nierówne kształtowanie się cen, następnie na znaczny spadek.

SYTUACJA NA GDYŃSKIM RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH (28 I 37)

Widoki poprawy sytuacji w handlu towarów kolonialnych, które zarysowały się w poprzednim okresie sprawozdawczym nie ziściły się. Zwiększone zapotrzebowanie ze strony kupców krajowych na towary kolonialne było tylko poprawą chwilową, gdyż tendencja w branży kolonialnej hurtowej jest nadal spokojna, a nawet bardzo słaba. Obroty firm importowych maleją z dnia na dzień i o ile stan ten potrwa dłuższy czas, niektóre przedsiębiorstwa importowe nie przetrzymają kryzysu i będą musiały się zlikwidować.

Kawa surowa:

Popyt na kawy brazylijskie bardzo duży. Zapotrzebowanie z braku dowozu dostatecznej ilości kawy nie może być w żaden sposób pokryte nawet w 75%. Obroty w tym artykule utrudniają a nawet wprost uniemożliwiają obecne warunki importowe. Ceny zakupu kawy wahają się obecnie: za 50 kg „Rio“ 7 — sh 38 do 39, Santos — 52—61 sh, zależnie od gatunku kawy. Koszty własne loco Gdynia (po ocleniu) wynoszą obecnie od 4,03—6,40 zł na kg.

Obecne ceny transakcyjne przy sprzedaży większych ilości i odbiorze kawy z magazynu gdyńskiego są następujące: za 1 kg „Rio“ 7 zł 4,25—4,35; „Rio“ 6 zł 4,30—4,40; „Santos“ zł 4,90—5,00, kawa meksykańska — 5,20—5,30 zł, Maragogype 5,90 zł, Guatemala — ceny bez zmiany. Na kawy brazylijskie przewiduje się zwyżkę cen.

Herbata:

Dowozy większe ponad zapotrzebowanie. Gorączka herbaciana przeszła. Zbyt do kraju trudniejszy. Importerzy wskutek napływu nowych transportów herbaty, zmuszeni są szukać sobie odbiorców na towar zalegający, podczas, gdy dawniej odbiorcy czukali importerów herbaty. Ceny sprzedaży kształtują się obecnie następująco: Sumatra 14,10—14,20 zł za kg, Ceylon — 14,50—14,60 zł za kg. Ceylon lepszy 15,00—15,20 zł za kg.

Korzenie:

Ceny na pieprz na rynku zagranicznym zwyżkują. Na rynku krajowym ceny bez zmiany, t. j. cena na pieprz czarny waha się nadal w granicach 5,00—5,10 zł za kg. Cynamon „Lignea“ sprzedawany jest po cenie zł 6,25 do 6,40 zł za kg, cynamonu gat. „Vera“ — brak. Podaż ziela angielskiego mała, odczuwa się brak tego artykułu. Cena na ziele 7,40—7,50 zł za kg.

Owoce suszone:

W owocach suszonych panuje stagnacja, pomimo nadchodzącego sezonu wielkanocnego. Na sułtanki zapotrzebowanie bardzo słabe. Na rodzynki elemskie popyt nieco lepszy. Artykuł ten sprzedaje się po cenie zł 1.90 za kg.

Ziarno i masło kakaowe:

Ziarno „Accra“ na rynkach zagranicznych nieco zniżkowało. Obecna cena zakupu wynosi 58—60 sh. za 50 kg. Czy zniżka utrzymana będzie przez okres dłuższy, trudno przewidzieć. Towar oclony — ziarno „Accra“ sprzedaje się po zł 2,50—2,70 za kg. Zainteresowanie na masło kakaowe duże. Cena 4,60, 4.70 zł za kg.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 15 do 30 stycznia br. przedsiębiorstwa aukcyjne wystawiły łącznie około 8.000 skrzyń pomarańcz hiszpańskich. Z tego około 6.000 skrzyń ze s/s „Liguria“ wystawione było na licytację z polecenia firmy „Bergenske“, ponieważ towar, przeznaczony dla importerów, nie został wykupiony. Całą tę partię sprzedano po 69—88 gr za 1 kg. Towar był częściowo zepsuty. Z pozostałych ilości przypada 400 skrzyń na pomarańcze hiszpańskie „Navels“ w skrzyniach po 30 kg, których sprzedano 100 skrzyń po 1,— do 1,05 zł za 1 kg. Dalsze partie pomarańcz hiszpańskich sprzedano w ilości ca 1.000 skrzyń w cenie 85 do 90 gr za kg.

Pomarańcz palestyńskich wystawiono 2.165 skrzyń, z czego 129 skrzyń przypada na towar nieclony. Towar clony został sprzedany po 1,10—1,19 zł za 1 kg netto.

Mandarynek hiszpańskich wystawiły aukcje łącznie 1.500 klatek. Towar został w całości wycofany, z powodu braku nabywców. W dalszych partiach oddano do przetargu 632 skrzyń cytryn włoskich, z których 532 skrzyń sprzedano. Za skrzynię płacono 34—35 zł. Z wystawionych 55 skrzyń grapefruitów zostało sprzedanych 30 skrzyń — 20 po 35 zł i 10 po 24 zł za skrzynię (towar nieclony).

Na jednej z aukcyj w tym okresie wystawiona została herbata w ilości 40 skrzyń — 1.700 kg. Towar sprzedano, osiągając 13,25 zł za 1 kg. Szczegółowy przebieg aukcyj przedstawia się następująco:

Aukcje Owocowe, Sp. z o. o.
wystawiły na aukcji dnia 20 stycznia br. 1.301 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, 300 skrzyń pomarańcz hiszpańskich „Navels", 1.200 skrzyń pomarańcz palestyńskich oraz 632 skrzyń cytryn włoskich. Z powyższych ilości sprzedano 400 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, uzyskując 87—90 gr za 1 kg netto. Pomarańcze palestyńskie sprzedano wszystkie. Za 1 kg netto płacili nabywcy 1,18-1,19 zł Pomarańcze hiszpańskie „Navels" wycofano. Cytryn włoskich sprzedano 532 skrzyń. Za skrzynię płacono 34—35 zł.

Następny przetarg odbył się dnia 28 stycznia przy udziale około 60 kupców. Na tym przetargu wystawił aukcjonator ca 4.500 skrz. pomarańcz hiszpańskich, oddanych mu przez firmę „Bergenske" na licytację z powodu niewykupienia towaru przez importerów. Całą partię sprzedano po 69—88 gr za 1 kg netto. Na tej samej aukcji wystawiono 100 skrzyń pomarańcz hiszpańskich „Navels", które sprzedano po cenie 1,00—1,05 zł za kg.

Gdyńskie Targi Owocowe S. A.
na aukcji dnia 18 stycznia b. r. wystawiły 500 skrzyń pomarańcz i 500 klatek mandarynek hiszpańskich, 251 skrzyń pomarańcz palestyńskich, z tego 129 towar nieclony oraz 55 skrzyń grape-fruitów palestyńskich. Pomarańcze hiszpańskie sprzedano w całości po 85—87 gr za 1 kg. Mandarynki wycofano. — Sprzedano całą wystawioną partię pomarańcz palestyńskich. Towar oclony po 1.10—1,13 zł za 1 kg netto — nieclony po 24 zł za 1 skrzynię.

Sprzedano 30 skrzyń grape - fruitów — 20 oclonych po 35 zł, 10 nieclonych po 24,— zł za 1 skrzynię. Udział w przetargu wzięło około 15 kupców.

Dnia 28 stycznia na aukcji wystawiono 1.340 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, oddanych aukcjonatorowi do sprzedaży przez firmę „Bergenske" wskutek niewykupienia towaru przez kupców, dla których towar nadszedł. Towar był w stanie nadpsutym, jednak całą wystawioną partię sprzedano. Za 1 kg netto płacili nabywcy po 75—79 gr. Jako dalszą partię wystawiono 1.000 klatek mandarynek hiszpańskich, które aukcjonator musiał wycofać, ponieważ oferowano cenę niższą od cła (4 zł).

Pomarańcze palestyńskie, które wystawiono w ilości 714 skrzyń — sprzedano — uzyskując 1,10 zł za kg. Wystawione 25 skrz. grape-fruitów wycofano. 40 skrzyń herbaty — 1.700 kg, które aukcje otrzymały w transakcji wiązanej, sprzedały po 13,25 zł za 1 kg. Na aukcji było około 90 kupców.

KRONIKA ZAGRANICZNA

WŁOCHY.

Rynek włoski notuje ostatnio poważną zniżkę cen pomarańcz i mandarynek wskutek silnej konkurencji Hiszpanii. Sytuacja na rynku hiszpańskim przedstawia się obecnie w ten sposób, że eksporterzy hiszpańscy starają się prawie za wszelką cenę zbyć towary, byle otrzymać za niego dewizy. Wpływa to ujemnie na kształtowanie się cen na innych rynkach.

Ostatnie ceny migdałów:

słodkie w workach	1.280 lir. 100 kg
słodkie przebierane w work.	1.310 lir. 100 kg
w skrzynkach po 12,5 kg	1.400 lir. 100 kg

Ceny orzechów włoskich utrzymują się na wysokim poziomie z tendencją zwyżkową.

Pistacje nie znajdują zupełnie zainteresowania. Ostatnie notowania cen za 100 kg netto:

„Primissima A" w skrzynkach	3.150 lirów
inne gatunki w skrzynkach	3.075 lirów

EGIPT.

Od kilku lat obserwujemy stały rozwój eksportu egipskich owoców południowych. Najpierw należy wspomnieć o szybkim rozwoju plantacyj owoców. W roku 1926 plantacje obejmowały ogółem ca 3.500 ha podczas, gdy dzisiaj zajmują około 11.000 ha.

W r. 1931 Egipt eksportował 120 skrzyń pomarańcz i 500 skrzyń mandarynek.

W następstwie zamieszek w Palestynie i wojny domowej w Hiszpanii, Egipt w ostatnim sezonie eksportował poważne ilości pomarańcz i mandarynek. Około 35.000 skrzyń pomarańcz i 260.000 skrzyń mandarynek. Eksport ten wzrósł nie tylko wskutek tego, że przez pewien czas nie było na rynkach dwóch najpoważniejszych konkurentów, lecz wskutek dobrze pomyślanej propagandy.

Należy się spodziewać, że sezon tegoroczny, który przypada na połowę listopada da jeszcze lepsze rezultaty, zwłaszcza, że Ministerstwo dla Handlu przyznało duże kredyty dla eksporterów w formie subwencji.